

Dossier

Wie auch immer, Tatsache ist, dass man sich angesichts dieses kommerziellen Kreislaufs durchaus fragt, wo denn der karitative Zweck des Ganzen abgeblieben ist. Ein gebrauchtes Gucci-T-Shirt mit Glitzerkristallen („Made in Italy“) ist auf einem der zahlreichen Matumba-Märkte in Dar-Es-Salaam ab ungerechnet einen Dollar zu haben, wie der Autor dieser Zeilen im September feststellen konnte. Allerdings auch nur, wenn man sich in einheimischer Begleitung befindet. Für Touristen oder generell allein reisende Weiße werden unverschämte zehn Dollar für das nicht einmal gewaschene, höchstens gelüftete Textil veranschlagt. Okay, das Original im Gucci-Laden daheim kostet 70 Euro.

Ein noch weitaus sensibleres Problem ist der florierende Export von Elektronikschrott in die Dritte Welt, ebenfalls überwiegend nach Afrika. Das beginnt bei elektronischen Bau- und Ersatzteilen und endet bei gebrauchten Computern und Handys. Schwarze Schafe in der europäischen Industrie haben eine Marktlücke erkannt und deklarieren tatsächlichen Elektronikschrott häufig als Second-Hand-Ware, um sie sodann nach Afrika zu liefern. Dort werden die Elektronikteile in einfachen Workshops in der Nähe der großen Häfen ausgeschlachtet oder repariert, wobei den dortigen Arbeitern nicht bewusst ist, dass sie meistens auch mit giftigen Chemikalien zu tun haben. Vieles wird dann auch auf Müllhalden offen endgelagert und bleibt ein Gesundheitsrisiko für die Bevölkerung.

Einfuhrstopp für Elektronik

Uganda hat aus diesem Grund im Oktober 2009 einen Einfuhrstopp für Gebrauchtcomputer verhängt, auch wenn diese aus noch so karitativen Absichten dorthin versandt wurden. Neben verschärften Kontrollen setzt auch Europa auf strengere Gesetze. Die EU-Kommission hat vorgeschlagen, die veraltete Elektroschrottrichtlinie zu überarbeiten. Sie soll die Mitgliedsländer dazu verpflichten, weitaus mehr Elektrogeräte zu recyceln. Außerdem soll der illegale Handel dadurch eingeschränkt werden, dass gebrauchte Geräte vor ihrem Export zertifiziert werden müssen. So sollen keine Schrottprodukte mehr in Entwicklungsländern landen.



Elektronikschrott kommt häufig als Second-Hand-Ware deklariert in den Handelskreislauf der Dritten Welt. Damit können die Entsorgungsvorschriften westlicher Länder leicht umgangen werden. Foto: Photos.com

Die ganze Action erfolgte erst, nachdem Greenpeace im vergangenen Jahr heimlich den Weg eines defekten Fernsehers von England nach Nigeria mithilfe eines versteckten GPS-Senders verfolgt hatte. Das Gerät, das beim Zerlegen Quecksilber, Blei und Cadmium freisetzt, hätte nicht dorthin exportiert werden dürfen.

„In Accra fanden wir wahre Giftmülldeponien, mit einer teuflischen Mischung aus Blei, Kadmium und chlorierten Dioxinen.“

SIMONE WIEPKING,
GREENPEACE

Letztes Jahr hat Greenpeace in der Studie *Poisoning the Poor* gezeigt, dass europäischer Elektronikschrott Deponien in Ghana vergiftet. „Greenpeace hatte in diesem Jahr zwei zugängliche Schrottplätze in Ghana untersucht, einen davon in der Hauptstadt Accra. Wie sich herausstellte, wahre Giftmülldeponien. Erd- und Sedimentsproben ergaben eine teuflische Mischung aus Blei, Kadmium, chlorierten Dioxinen und anderen hochgiftigen Chemikalien. Ähnliche Giftmischungen hatte Green-

peace bereits zuvor auf Plätzen in China und Indien nachgewiesen“, so Simone Wiepking von Greenpeace Deutschland.

Afrika ist aber bei Weitem nicht die einzige Gegend, diemit diesen Problemen klarkommen muss. Als der Autor letztes Jahr im Zuge einer monetären Ebephase alte Elektroniksachen wie Schaltgeräte, Uralt-Lautsprecherboxen und Verlängerungskabel beim Second-Hand-Händler in Wien-Gumpendorf verscherbelte und verwundert wissen wollte, ob sich dafür je Käufer finden werden, fiel die lakonische Antwort: „Das Zeug schicken wir sowieso zum Kilopreis nach Kuba.“

Unendliche Kette

Na gut, wenigstens hat mich die Aussicht besänftigt, dass ein begnadeter kubanischer Bastler die 20 Jahre alten Philips-Lautsprecher wieder zum Leben erweckt und aus ihnen fortan liebevolle Rumba-Rhythmen durch Havannas Gassen tönen. Dennoch: Der Weg unserer Konsumgüter ist sonderbar, und die Wertschöpfungskette offenbar unendlich.

Ein anderes Thema ist der rege Handel mit Second-Hand-Autos (oder besser Altagos) mit der Dritten Welt. Für Ostafrika und Mittelasien ist Dubai der größte Umschlagplatz, und be-

kannt dafür sind die zahlreich abgehaltenen Autoschnellautionen. Auf diesen werden an mehreren Tagen pro Woche Autos jeder Qualität zur Versteigerung angeboten und die allermeisten Vehikel auch in Minutenschnelle an den Mann gebracht.

„Rost und Schäden? Das wird von uns in Karthum schon in Ordnung gebracht.“

MOHAMMAD MAJID,
AUTOHÄNDLER

Mohammad Majid, ein Autohändler aus dem Sudan, ist regelmäßiger Gast auf den Dubai-Auktionen. Er deckt sich dort mit Fahrzeugen aller Art ein, für die auch nur die geringste Aussicht auf Profit besteht, wenn Auktionskosten, Verschiffung, Zoll und seine Provision abgedeckt sind. Den Weg, den die Autos nehmen, verläuft von Dubais Hafen Jebel Ali nach Djibouti, von wo aus die Autos dann über ganz Ostafrika weiterverteilt werden.

Um die technischen Gebrechen kümmert sich Mohammad dabei wenig: „Das wird von unseren Mechanikern in Karthum schon in Ordnung gebracht.“ So steigert er auf einen 15 Jahre

alten Nissan, dem die Kotflügel traurig herabhängen und in dessen Fahrertür ein faustgroßes Rostloch prangt. Der Öamtc würde sich mit Grausen abwenden. Mohammad schreibt den Wagen zum Auktionspreis von 2000 Dirham (390 Euro) zufrieden auf seine Liste.

Die Verschiffung von Altagos in arabische Länder oder nach Afrika hat übrigens auch für zahlreiche Betrugsfälle bei der Abwrackprämie gesorgt. Für nicht wenige Händler aus Europa war dies eine willkommene Möglichkeit, um die Wracks loszuwerden.

Irgendwann sterben aber auch alte Autos. Dann landen sie meistens auf illegalen Deponien irgendwo in der Wüste oder der afrikanischen Steppe, wo Altöl, Korrosion und verrottender Kunststoff die Umwelt belasten.

Eine Entsorgungslösung wird unter der Hand im Emirat Sharjah angeboten. Wer ein altes Auto hat, das mit ein paar Kunstgriffen zumindest noch einige Meter fahren kann, der kann es einem Mittelsmann zur Verschiffung in den Irak, Afghanistan oder Pakistan übergeben. Dort werden die Autos dann mit Sprengstoff zugeworfen und als rollende Bomben verwendet. Das ist kein Witz.

Arno Maierbrugger